

มาตรฐานอุปกรณ์การเดินเรือในยุโรป (Standard Marine Equipment in European)

นายมนทล อ่องมะลิ*¹

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อกำหนดของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับอุปกรณ์การเดินเรือ (Council Directive 96/98/EC of 20 December 1996 on maritime equipment) ซึ่งได้กำหนดเกี่ยวกับขั้นตอนการนำข้อกำหนดไปปรับใช้ในประเทศสมาชิก ขั้นตอนการตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์การเดินเรือ และการดำเนินการกรณีที่อุปกรณ์การเดินเรือไม่เป็นไปตามมาตรฐาน โดยได้อธิบายความเป็นมา และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องพอสั่งแซป พร้อมทั้งวิเคราะห์เกี่ยวกับประโยชน์และข้อเสียของข้อกำหนดดังกล่าว อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตอุปกรณ์การเดินเรือ และเป็นตัวอย่างในการพัฒนาหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานอุปกรณ์การเดินเรือของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

Abstract

This article aims to study the Council Directive 96/98 / EC of 20 December 1996 on maritime equipment of European Union, which requires the harmonization of member state laws, the procedures for conformity assessment and the measures for non-compliant equipment. This article describes in brief the background and related regulations, and analyses the advantages - disadvantages of directive. That is useful to manufacturers of maritime equipment and as an instance of development related to the standards of marine equipment in Asian Economic Community.

*นิติศาสตร์บัณฑิต

นับแต่เรือไททานิก (RMS Titanic) อับปางจากการชนกับภูเขาน้ำแข็ง ในปี ค.ศ. 1912 ทำให้ผู้โดยสารเสียชีวิตนับพันคน นำมาซึ่งการกำหนดหลักเกณฑ์และการพัฒนาด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลตามอนุสัญญาความปลอดภัยของชีวิตในทะเลระหว่างประเทศ (SOLAS) ใน ค.ศ. 1914 และภายหลังจากนั้นก็ได้เกิดอนุสัญญาต่างๆ อีกหลายอนุสัญญา ซึ่งก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับอุปกรณ์การเดินเรือไว้

การกำหนดมาตรฐานเหล่านี้ จุดประสงค์เริ่มต้นจะเห็นได้ว่าเป็นไปเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งทางทะเล แต่ต่อมาภายหลังเมื่อเกิดการรวมตัวกันของกลุ่มประเทศเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างสหภาพยุโรป มาตรฐานที่ถูกกำหนดเหล่านั้น ก็ได้ไม่ได้เป็นแต่เพียงมาตรฐานที่กำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยเพียงอย่างเดียวเท่านั้น หากแต่ยังถูกใช้เป็นส่วนหนึ่งในกลไกสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกได้อีกด้วย กล่าวคือ เมื่ออุปกรณ์การเดินเรือซึ่งถือว่าเป็นสินค้าอย่างหนึ่งที่สามารถซื้อขายได้มีมาตรฐานขั้นต่ำที่เหมือนกันแล้ว ดังนั้น การซื้อขายหรือเคลื่อนย้ายสินค้าภายในตลาดของกลุ่มประเทศจึงเกิดขึ้นได้อย่างเสรี กล่าวคือ ก่อให้เกิดตลาดรวมหรือตลาดเดียว (single market) นั่นเอง

ในการทำให้เกิดตลาดรวมหรือตลาดเดียว (single market) สหภาพยุโรปได้พัฒนากฎหมายและวางกรอบข้อกำหนดทางเทคนิคเพื่อให้ประเทศสมาชิกร่วมไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของประเทศสมาชิก (Harmonization) ซึ่งถูกเรียกว่า "แนวทางใหม่" (New Approach) ประกอบด้วย 14 ข้อกำหนด (Directive) เพื่อกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับสินค้าต่างๆ ทั้งนี้ โดยอยู่บนพื้นฐานที่ว่า การกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดทางเทคนิคนั้น รัฐควรจำกัดอำนาจตนเองในการออกกฎหมายเท่าที่จำเป็นในข้อที่สำคัญทั่วไป เช่น เพื่อสุขภาพและความปลอดภัย โดยตั้งแต่ในปี ค.ศ. 1985 แนวทางดังกล่าวได้ถูกพัฒนาเรื่อยมา และสำเร็จลงในปี ค.ศ. 1989 แนวทางนี้จึงถูกเรียกใหม่ว่า "แนวทางระดับโลก" (Global Approach) ซึ่งมีการกำหนดในเรื่องการตรวจสอบรับรอง (conformity assessment) เพิ่มขึ้น อันมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้การผลิตสินค้ามีมาตรฐานเดียว มีความโปร่งใสและความน่าเชื่อถือ ซึ่งเป็นการสร้างความมั่นใจระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการ โดยในการตรวจสอบรับรองนั้นก็มีรูปแบบการตรวจสอบรับรองเหมือนกับที่เคยกำหนดไว้ใน Council Decision 93/465/EEC ซึ่งก็คือเครื่องหมายมาตรฐาน CE ของอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ที่เราสามารถพบเห็นได้ทั่วไปแม้สินค้านั้นจะไม่ได้วางขายในสหภาพยุโรปก็ตาม

สำหรับอุปกรณ์การเดินเรือในสหภาพยุโรปได้วางมาตรฐานซึ่งกำหนดไว้ใน Council Directive 96/98/EC of 20 December 1996 on maritime equipment (ต่อจากนี้จะเรียกโดยย่อว่า MED Directive) โดยมีมาตรการที่สำคัญและเรียกได้ว่าเป็นวัตถุประสงค์หลักก็คือการกำหนดให้อุปกรณ์การเดินเรือที่กำหนดไว้ตาม MED Directive นี้ต้องมีการตรวจสอบมาตรฐาน (Conformity assessment) ก่อนจะติดตั้งหรือวางขายในตลาด ซึ่งภายใน MED Directive ประกอบด้วย

1. อาร์รมบท และเนื้อหา 22 ข้อ ซึ่งกล่าวถึงเหตุผลที่มีข้อกำหนดนี้ การปรับใช้และการยกเว้นมาตรการต่างๆ ตามข้อกำหนด

2. Annex A ซึ่งกล่าวถึงรายการอุปกรณ์การเดินเรือพร้อมข้อกำหนดกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น Annex A .1 คือรายการอุปกรณ์ซึ่งมีรายละเอียดมาตรฐานการตรวจสอบแล้ว และ Annex A.2 คือ ยังไม่มีรายละเอียดมาตรฐานการตรวจสอบ

3. Annex B ซึ่งกล่าวถึงเกณฑ์การตรวจสอบมาตรฐาน (Module for conformity assessment)

4. Annex C ซึ่งกล่าวถึงเกณฑ์ขั้นต่ำสำหรับผู้ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจสอบมาตรฐาน (notified bodies)

5. Annex D ซึ่งจะกำหนดรูปแบบเครื่องหมายแสดงว่าได้รับการตรวจสอบมาตรฐานแล้ว โดยในบทความนี้ จะได้กล่าวถึงในส่วนที่เกี่ยวกับการนำ MED Directive ไปใช้ในประเทศสมาชิก (Harmonization) และขั้นตอนในการจัดให้มีการตรวจสอบรับรองมาตรฐาน โดยจะไม่กล่าวถึง รายละเอียดในการตรวจสอบมาตรฐานของอุปกรณ์แต่ละชนิดเนื่องจากมีอุปกรณ์การเดินเรือหลายรายการ และเป็นข้อมูลทางเทคนิคของอุปกรณ์แต่ละชนิด

1. การปรับใช้ MED Directive

MED Directive กำหนดให้ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปต้องนำ MED Directive ไปประกาศใช้เป็นกฎหมายภายในประเทศของตนภายในวันที่ 30 มิถุนายน 1998 และประเทศสมาชิกต้องปรับใช้มาตรการต่างๆ ที่กำหนดไว้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 1999

MED Directive นี้จะถูกนำไปใช้กับอุปกรณ์ที่ติดตั้งหรือจะติดตั้งในเรือ ซึ่งเป็น Community ship คือ เรือที่รับรองความปลอดภัยออกโดยหรือในนามของประเทศสมาชิกภายใต้สนธิสัญญาระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้อง โดยใช้กับเรือดังนี้

1) เรือใหม่ (New Community ship) ไม่ว่าเรือนั้นจะถูกสร้างขึ้นภายในสหภาพยุโรปหรือไม่ก็ตาม โดยคำว่าเรือใหม่นั้น หมายความว่า เรือซึ่งมีการวางกระดูกงูเรือแล้ว หรือเรือซึ่งได้เริ่มขั้นตอนการดำเนินการก่อสร้างทำนองเดียวกับการวางกระดูกงูเรือ ในวันที่เริ่มต้นหรือหลังจากวันดังกล่าวใช้บังคับ MED Directive

2) เรือที่มีอยู่ก่อนแล้ว (existing Community ship) ซึ่งจะเปลี่ยนหรือติดตั้งอุปกรณ์การเดินเรือเพิ่มเติม ไม่ว่าการเปลี่ยนหรือติดตั้งนั้นจะได้กระทำภายในสหภาพยุโรปหรือไม่ก็ตาม

อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดใน MED Directive นี้ไม่นำไปใช้กับอุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่ก่อนที่จะมีการใช้บังคับข้อกำหนดดังกล่าว และสำหรับอุปกรณ์ที่ผลิตและได้รับอนุญาตโดยถูกต้องก่อนแล้วนั้น ยังคงสามารถวางขายอุปกรณ์นั้นในตลาดหรือนำไปติดตั้งในเรือได้ แต่จะต้องปรากฏว่าอุปกรณ์นั้นได้ถูกผลิตและได้รับอนุญาตโดยถูกต้องก่อนวันที่ 30 มิถุนายน 1998 ซึ่งเป็นวันสุดท้ายที่ประเทศสมาชิกจะต้องนำข้อกำหนดนี้ไปประกาศใช้เป็นกฎหมาย แต่สามารถวางขายหรือนำไปติดตั้งได้ภายในกำหนด 2 ปีนับจากวันดังกล่าว

ทั้งนี้ หากเป็นเรือประเทศที่ไม่ได้จดทะเบียนกับประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป เมื่อจะโอนมาจดทะเบียนกับประเทศสมาชิก ประเทศสมาชิกนั้นมียหน้าที่ต้องตรวจสอบเรือเพื่อดูว่าสภาพอุปกรณ์ของเรือนั้นสอดคล้องกับมาตรฐานของสหภาพยุโรปหรือไม่

นอกจากนี้ประเทศสมาชิกซึ่งผลิตอุปกรณ์การเดินเรือเป็นไปตามมาตรฐานแล้วจะสามารถวางสินค้าในตลาดสหภาพยุโรปได้โดยไม่ถูกกีดกัน และจะไม่ถูกปฏิเสธในการออกหรือต่ออายุใบรับรองความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องด้วย

2. การแต่งตั้งผู้ตรวจสอบมาตรฐาน (notified bodies)

ในการตรวจสอบรับรองว่าอุปกรณ์การเดินเรือเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่นั้นจะทำโดยผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจสอบมาตรฐาน (notified bodies) โดยผู้ตรวจสอบมาตรฐานจะต้องเป็นบุคคลที่ก่อตั้งขึ้นภายในสหภาพยุโรป และเป็นบุคคลที่สามที่มีความเป็นอิสระ กล่าวคือไม่ถูกควบคุมโดยผู้ผลิตอุปกรณ์การเดินเรือ และมีความชำนาญสามารถปฏิบัติการเพื่อตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์การเดินเรือตาม MED Directive ได้ โดยการตรวจสอบมาตรฐานจะทำโดยสาขาหรือบริษัทในเครือของผู้ตรวจสอบมาตรฐาน (a subsidiary of a notified body) ก็ได้ แต่การออกเอกสารเกี่ยวกับการตรวจสอบรับรองจะต้องออกในนามผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจสอบมาตรฐาน และการตรวจสอบอาจจะทำที่ใดก็ได้ ไม่จำเป็นต้องตรวจสอบภายในสหภาพยุโรปเท่านั้น

ทั้งนี้ เมื่อประเทศสมาชิกได้แต่งตั้งผู้ตรวจสอบมาตรฐานแล้ว ประเทศสมาชิกจะต้องแจ้งคณะกรรมการธิการยุโรป (European Commission) และประเทศสมาชิกอื่นๆ เพื่อทราบ โดยผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจสอบมาตรฐานจะมีหมายเลขประจำตัว นอกจากนี้ ทุก 2 ปีเป็นอย่างน้อย ประเทศสมาชิกจะต้องจัดให้มีการตรวจสอบผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจสอบมาตรฐาน หากปรากฏว่าขาดคุณสมบัติประเทศสมาชิกจะต้องถอดถอนการแต่งตั้งบุคคลนั้นเป็นผู้ตรวจสอบมาตรฐานและแจ้งคณะกรรมการธิการยุโรป และประเทศสมาชิกอื่นๆ ทันทที ปัจจุบันมีผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจสอบมาตรฐาน 41 ราย

3. การตรวจสอบมาตรฐาน (Conformity assessment)

3.1 อุปกรณ์ที่จะต้องตรวจสอบ

การตรวจสอบมาตรฐานตาม MED Directive มีจุดประสงค์เป็นสองประการ คือ ประการแรกรับรองคุณภาพของอุปกรณ์การเดินเรือก่อนที่จะวางขายในตลาด โดยเมื่อสินค้าได้รับการตรวจสอบรับรองและติดเครื่องหมายมาตรฐานแล้ว ประเทศสมาชิกจะไม่สามารถห้ามการวางขายหรือติดตั้งอุปกรณ์ที่ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานแล้ว จุดประสงค์ประการที่สองคือเพื่อตรวจสอบอุปกรณ์การเดินเรือ เมื่อจะออกหรือต่ออายุใบรับรองความปลอดภัย (safety certificate) สำหรับอุปกรณ์การเดินเรือที่จะต้องได้รับการตรวจสอบมาตรฐานตาม MED Directive นี้จะปรากฏอยู่ใน Annex A ซึ่งจะแบ่งเป็น Annex A .1 และ Annex A .2

Annex A .1 คือรายการอุปกรณ์ซึ่งมีรายละเอียดมาตรฐานการตรวจสอบแล้ว ตามหลักเกณฑ์ที่ปรากฏตามตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องต่างๆ (International instruments)

Annex A .2 คือรายการอุปกรณ์ที่ยังไม่มีรายละเอียดมาตรฐานการตรวจสอบอุปกรณ์ ซึ่ง MED Directive ได้กำหนดให้มีการส่งคำร้องขอไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ถ้าล้มเหลวหรือได้รับการปฏิเสธ ไม่สามารถกำหนดให้มีมาตรฐานการตรวจสอบอุปกรณ์นั้นได้ภายในเวลาอันสมควร ก็อาจนำเอามาตรฐานขององค์การการจัตมาตรฐานยุโรป (European standardization organization) มาใช้ในการตรวจสอบอุปกรณ์นั้นได้เอง โดยแก้ไขรายการและรายละเอียดมาตรฐานการตรวจสอบสำหรับอุปกรณ์นั้นย้ายไปอยู่ในรายการ Appendix A.1 เพื่อสามารถนำมาตรฐานดังกล่าวไปปรับใช้กับอุปกรณ์นั้นต่อไป อันเป็นการอุดช่องว่างสำหรับอุปกรณ์ที่ยังมีการวางมาตรฐานการตรวจสอบนั่นเอง

โดยทั้ง Annex A .1 และ Annex A .2 จะแบ่งอุปกรณ์เป็น 8 ประเภท ดังนี้

- 1) เครื่องช่วยชีวิต (Life-saving appliances)
- 2) การป้องกันมลพิษทางทะเล (Marine pollution prevention)
- 3) อุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัย (Fire protection equipment)
- 4) อุปกรณ์นำร่อง (Navigation equipment)
- 5) อุปกรณ์วิทยุสื่อสาร (Radio-communication equipment)
- 6) อุปกรณ์ที่จำเป็นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (Equipment required under COLREG 72)
- 7) อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้ขนส่งสินค้าเทกอง (Bulk carrier safety equipment)
- 8) อุปกรณ์ตาม อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 Chapter II-1 (Equipment under SOLAS Chapter II-1)

โดยในแต่ละประเภทจะแบ่งย่อยรายชื่อของอุปกรณ์ต่างๆ พร้อมข้อกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ตามอนุสัญญา มติที่ประชุม (resolution) และหนังสือเวียน (circular) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และหน่วยงานกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์การมาตรฐานสากล (International Organization for Standardization: ISO) เป็นต้น

3.2 เกณฑ์การตรวจสอบ

สำหรับขั้นตอนการตรวจสอบมาตรฐานจะปรากฏรายละเอียดตาม Annex B โดยแบ่งเกณฑ์การตรวจสอบเป็น Module คือ Module B, C, D, E, F, H และ G แต่สำหรับ MED Directive ปัจจุบันปรากฏว่าตามรายการอุปกรณ์ใน Annex A.1 กำหนดให้เลือกใช้เพียง Module B, D, E, F และ G ในที่นี้จึงขออธิบายเพียง module ที่ MED Directive ใช้เพียงสังเขป

ในการพิจารณาว่าจะใช้เกณฑ์การตรวจสอบ Module ไหนบ้างนั้นอาจแยกพิจารณาได้ ดังนี้

- 1) กรณีที่ต้องมีการตรวจสอบอุปกรณ์ต้นแบบก่อน (มักจะใช้กับการผลิตที่มีจำนวนมาก)

กรณีนี้การตรวจสอบมาตรฐานจะต้องทำเป็นสองส่วน คือ ส่วนแรกเป็นส่วนที่เกี่ยวกับการออกแบบ (design phase) ซึ่งในส่วนนี้ผู้ตรวจสอบมาตรฐาน (notified body) จะต้องตรวจสอบการออกแบบและทดสอบอุปกรณ์ต้นแบบว่าอุปกรณ์เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ เรียกขั้นตอนนี้ว่า EC type-Examination ซึ่งก็คือ Module B นั่นเอง และ Module B นี้จะต้องใช้ประกอบกับส่วนที่สองเสมอ คือส่วนที่เกี่ยวกับการผลิต (production phase) ในส่วนนี้ผู้ผลิตสามารถเลือกได้ว่าจะใช้ Module ใดในการตรวจสอบอุปกรณ์ที่ตนผลิต ดังนี้

- Module D เป็นเกณฑ์การตรวจสอบการประกันคุณภาพการผลิต (production-quality assurance) มีหลักเกณฑ์ที่เชื่อมโยงมาจากการรับรอง ISO 9002 ซึ่งจะต้องมีการตรวจตราเป็นระยะเกี่ยวกับกระบวนการผลิต ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตเสร็จแล้ว และการทดสอบคุณภาพ

- Module E เป็นเกณฑ์การตรวจสอบการประกันคุณภาพผลิตภัณฑ์ (product-quality assurance) หลักเกณฑ์ที่เชื่อมโยงมาจากการรับรอง ISO 9003 ซึ่งจะต้องมีการตรวจตราเป็นระยะเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ที่ผลิตเสร็จแล้ว และการทดสอบคุณภาพ

- Module F เป็นเกณฑ์การตรวจสอบยืนยันผลิตภัณฑ์ (product verification) ซึ่งต้องตรวจสอบผลิตภัณฑ์ทุกชิ้นให้มีคุณภาพตรงตาม Module B ซึ่งมักจะใช้กับการผลิตที่มีปริมาณไม่มากนัก

2) กรณีที่ไม่ต้องมีการตรวจสอบอุปกรณ์ต้นแบบก่อน (ใช้กับการผลิตที่มีจำนวนน้อย)

กรณีนี้จะตรวจสอบยืนยันอุปกรณ์ทีละชิ้นไป (unit verification) ซึ่งก็คือ Module G โดยจะต้องตรวจสอบทั้งในส่วนการออกแบบและการผลิตว่าอุปกรณ์นั้นเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ทุกชิ้น ซึ่ง Module G จะใช้กับการผลิตที่มีเพียงน้อยชิ้นหรือเพียงชิ้นเดียว

แผนผังแสดงขั้นตอนการตรวจสอบมาตรฐานตาม MED Directive

3.3 เครื่องหมายแสดงมาตรฐาน

อุปกรณ์ที่ได้รับการตรวจสอบและเป็นไปตามมาตรฐานแล้ว ผู้ผลิตจะต้องติดเครื่องหมายไว้ที่ส่วนปลายของอุปกรณ์ซึ่งเห็นได้ง่าย และไม่สามารถลบได้ตลอดอายุการใช้งาน อย่างไรก็ตามหากไม่สามารถปฏิบัติเช่นนั้นได้ ก็ต้องติดเครื่องหมายไว้ที่บรรจุภัณฑ์ ฉลากหรือแผ่นพับ

เครื่องหมายแสดงมาตรฐาน Wheel Mark

4. การสุ่มตรวจ (Sample Check) และมาตรการกรณีอุปกรณ์ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน (Non-compliant equipment)

ประเทศสมาชิกอาจใช้วิธีการต่างๆ เท่าที่จำเป็นในการสุ่มตรวจสอบอุปกรณ์ที่ติดเครื่องหมายแสดงมาตรฐาน Wheel Mark เพื่อให้แน่ใจว่าอุปกรณ์นั้นเป็นไปตามมาตรฐาน ไม่ว่าอุปกรณ์นั้นจะวางขายในท้องตลาดแล้วหรือไม่ก็ตาม

กรณีปรากฏว่าชิ้นส่วนของอุปกรณ์การเดินเรื่อนั้นเป็นภัยต่อสุขภาพ และหรือความปลอดภัยของลูกเรือหรือผู้โดยสาร หรือเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ประเทศสมาชิกต้องรับผิดชอบโดยการเก็บอุปกรณ์นั้นออกจากตลาด ห้ามหรือจำกัดการใช้อุปกรณ์ดังกล่าว และประเทศสมาชิกล้วนต้องแจ้งประเทศ

สมาชิกอื่นๆ และแจ้งคณะกรรมการการยุโรปพร้อมเหตุผล โดยคณะกรรมการการจะเข้ามาให้คำแนะนำและคอยติดตามการดำเนินการเกี่ยวกับการใช้มาตรการดังกล่าวของประเทศสมาชิกรับนั้น

5. ข้อดีและข้อเสียของ MED Directive

ข้อดี

1. ทำให้อุปกรณ์การเดินเรือมีคุณภาพ เนื่องจากอุปกรณ์นั้นจะไม่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้เพื่อความปลอดภัย ดังนั้น อุปกรณ์ที่ผลิตและผ่านการตรวจสอบจึงเป็นอุปกรณ์ที่เหมาะสมและสามารถใช้ในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

2. เป็นการรักษาสีงแวดลอมทางทะเลโดยอ้อม เพราะเมื่อเรือถูกบังคับให้ต้องใช้อุปกรณ์เดินเรือที่มีคุณภาพและปลอดภัยแล้ว ปัญหามลพิษจากความเสียหายที่เกิดจากเรือโดนกันหรือเรืออับปางจากการใช้อุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐานก็ลดลง

3. จากการที่สินค้าอุปกรณ์เกี่ยวกับการเดินเรือมีมาตรฐานเดียว ส่งผลให้การซื้อขาย นำเข้าหรือส่งออกอุปกรณ์เป็นไปอย่างเสรีภายในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป เพราะประเทศสมาชิกจะไม่สามารถกีดกันการนำเข้าสินค้าจากประเทศสมาชิกอื่นที่ผลิตสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานแล้ว

4. มีมาตรการในการจัดการกับอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐานอย่างชัดเจน และสามารถดำเนินการได้สะดวกเพราะแต่ละอุปกรณ์จะมีเครื่องหมายและรายละเอียดที่ทำให้ตรวจสอบย้อนกลับได้

5. เป็นการพัฒนากองเรือสหภาพยุโรป เพราะมีอุปกรณ์การเดินเรือที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และเป็นไปตามกฎเกณฑ์ขององค์การระหว่างประเทศ ทำให้เรือเป็นที่ยอมรับในสากลและสร้างความมั่นใจให้กับผู้ให้บริการ

ข้อเสีย

เป็นการเพิ่มขึ้นตอนและค่าใช้จ่ายให้กับผู้ผลิตอุปกรณ์การเดินเรือ ซึ่งผู้ผลิตย่อมผลักภาระดังกล่าวนี้แก่ผู้ซื้อ ทำให้ราคาของอุปกรณ์มีราคาสูงขึ้น

6. บทวิเคราะห์

ผู้เขียนเห็นว่า แม้การกำหนดให้มีการตรวจสอบมาตรฐานดังกล่าวจะข้อเสียอยู่บ้าง แต่ก็ยังเป็นปัญหาเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับ เพราะจะเห็นได้ว่า MED Directive ให้ประโยชน์ถึงสองทาง กล่าวคือ ได้ทั้งประโยชน์ทางด้านความปลอดภัยของชีวิต/สิ่งแวดล้อม และทั้งประโยชน์ทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสมาชิก

ทั้งนี้ หากจะกล่าวในมุมมองที่ใกล้ตัว สำหรับประเทศไทยมากขึ้นแล้ว คงต้องกล่าวถึงประชาคมอาเซียนซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิก เพราะต้องเข้าใจว่า MED Directive นั้นเป็นข้อกำหนดของกลุ่มประเทศคือสหภาพยุโรป จึงต้องเปรียบเทียบกับในระดับของกลุ่มประเทศเช่นกัน คือ ประชาคมอาเซียนและสหภาพยุโรป ซึ่งในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนตามแผนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น (Asean Economic Community blueprint) ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก คือ

1. การเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม (single market and production base)
2. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน (highly competitive economic region)
3. การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค (region of equitable economic development)
4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก (region fully integrated into the global economy)

โดยในการทำให้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม (single market and production base) นั้น แผนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ข้อ 19 ไอ ได้กล่าวถึงเรื่องนี้โดยวางหลักวิธีปฏิบัติส่วนหนึ่งไว้ว่าให้ใช้วิธีการปรับประสานมาตรฐาน กฎระเบียบด้านเทคนิคและการประเมินความสอดคล้อง (harmonise standards, technical regulations and conformity assessment procedures) เพื่อให้เป็นไปตามหลักปฏิบัติสากล อันเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปอย่างสมบูรณ์

อนึ่ง ผู้เขียนมีข้อสังเกตว่า การก่อตั้งสหภาพยุโรปได้ก่อตั้งในรูปแบบที่กำหนดให้มืองค์กรกลาง (supra-national) ที่มีอำนาจเหนือประเทศสมาชิกเพื่อดำเนินการกิจการภายในขอบอำนาจที่องค์กรกลางได้รับ กล่าวคือ ประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปได้ยอมสละอำนาจอธิปไตยในบางเรื่องไปให้องค์กรกลางนั้น ทำให้สหภาพยุโรปมีความเป็นเอกภาพและองค์การสามารถขับเคลื่อนสหภาพยุโรปได้อย่างคล่องตัว ต่างกับประชาคมอาเซียนซึ่งเป็นลักษณะที่ประเทศสมาชิกมีความร่วมมือกันแบบความร่วมมือระหว่างประเทศ (international cooperation) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายร่วมกัน และไม่ก้าวล่วงกิจการภายในซึ่งกันและกัน ประกอบกับความแตกต่างทางการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศสมาชิก ทำให้การตัดสินใจในการขับเคลื่อนประชาคมอาเซียนเป็นไปได้ช้า และไม่มีความเป็นเอกภาพ ดังนั้น การที่ประชาคมอาเซียนจะกำหนดหลักเกณฑ์ใดๆ ขึ้นมาก็ตาม จึงอาจทำให้เกิดผลในทางปฏิบัติได้น้อย เพราะดังเหตุผลที่กล่าวข้างต้นว่าแต่ละประเทศมีความพร้อมไม่เสมอกัน และไม่มีองค์กรกลางที่มีอำนาจจะบังคับให้แต่ละประเทศนำหลักเกณฑ์นั้นไปใช้ การที่แต่ละประเทศสมาชิกในอาเซียนจะนำหลักเกณฑ์ไปใช้จึงเป็นเรื่องความร่วมมือและความสมัครใจของแต่ละประเทศมากกว่า

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่า MED Directive ก็ยังคงเป็นตัวอย่างที่ดีของประชาคมอาเซียนในการกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์การเดินเรือ เพราะในบรรดาประเทศสมาชิกของประชาคมอาเซียนก็ประกอบไปด้วยประเทศที่มีพื้นที่ติดกับทะเลถึง 9 ประเทศ มีเพียงประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเท่านั้นที่ไม่มีพื้นที่ติดทะเล การกำหนดให้มีกฎเกณฑ์ดังกล่าวจึงเท่ากับเป็นการสนับสนุนกองเรือของประเทศสมาชิกให้มีความปลอดภัยในการเดินทะเลและมีมาตรฐานสากล แต่ MED Directive นี้เป็นการกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานอุปกรณ์การเดินเรือ ดังนั้น จึงไม่ได้หมายความว่าเฉพาะประเทศที่มีกองเรือหรือประเทศที่มีพื้นที่ติดทะเลเท่านั้นที่จะต้องนำข้อกำหนดนี้ไปใช้ แต่ประเทศที่จะเป็นฐานการผลิตหรือประเทศที่มีการซื้อขายอุปกรณ์การเดินเรือก็ต้องปฏิบัติตาม MED Directive ด้วย

ในอนาคต ผู้เขียนจึงหวังว่าประชาคมอาเซียนจะมีการพัฒนาและมีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการตรวจสอบรับรองมาตรฐานของอุปกรณ์การเดินเรือ รวมทั้งอุปกรณ์หรือสินค้าต่างๆ ที่เป็นที่ยอมรับในระดับโลก อย่างเช่นที่สหภาพยุโรปประสบความสำเร็จมาแล้ว อย่างเช่นเครื่องหมายมาตรฐาน CE ในอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เราสามารถพบเห็นได้ทั่วไปในสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ตามท้องตลาดที่แม้สินค้านั้นจะไม่ได้วางขายในสหภาพยุโรป หรือ เครื่องหมาย Wheel Mark ในอุปกรณ์การเดินเรือตาม MED Directive ที่กล่าวมานี้ก็เช่นกัน